

نگاهی نو به مبانی مسئولیت مدنی دارندگان خودرو

سیدحسین صفایی*

استاد گروه حقوق خصوصی واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی

حسنعلی اورک بختیاری

دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۸/۱۷ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۰/۱۰/۵)

چکیده

مشهور این است که مسئولیت مدنی دارندگان خودرو مبتنی بر یکی از نظریه‌های فرض تقصیر، تعهد به حفاظت، خطر و یا ترکیبی از آن‌ها باشد. بر پایه این نظریه‌ها، دارنده خودرو اگر قرارداد بیمه اجباری مسئولیت مدنی نیندد، خود باید همه زیان‌های وارد به اشخاص ثالث را جبران کند. این برداشت متکی به عبارتی از ماده ۱ قانون بیمه اجباری . . . مصوب ۱۳۴۷ش بوده است. قانون اصلاح قانون بیمه اجباری . . . مصوب ۱۳۸۷ش، آن عبارت محوری را حذف کرده است. اکنون پرسش اساسی این است که آیا دارندگان خودرو، همچنان در برابر اشخاص ثالث زیان‌دیده مسئول هستند؟ و اگر پاسخ مثبت است، مبنای مسئولیت آنان چیست؟ برخی از صاحب‌نظران به این پرسش پاسخ مثبت داده، مینا را نظریه‌های پیشین می‌دانند؛ برخی پاسخ منفی داده‌اند، و گروهی سکوت کرده‌اند. نویسندگان این مقاله با نقد نظریه‌های یادشده، تضمین جمعی خسارت و توزیع زیان را مبنای مسئولیت پیش‌گفته معرفی کرده‌اند و چون این موضوع، سازمان‌یافته، منتظم و خودگردان است، آن را «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» نامیده و کوشیده‌اند نشان دهند که برای تناقض‌ها و ابهام‌هایی که نظریه‌های پیشین با آن روبه‌رو بوده‌اند، پاسخ موجهی وجود دارد. بر مبنای سامانه مسئولیت مدنی جمعی، دارنده محدود است به حق بیمه‌ای که باید بپردازد و بیش از آن مسئولیتی ندارد.

واژگان کلیدی

تعهد به حفاظت، توزیع زیان، خطر، سامانه مسئولیت مدنی جمعی، فرض تقصیر، مسئولیت مدنی دارندگان خودرو.

مقدمه

این موضوع که دارنده شیء مسئول خسارتی باشد که ممکن است تحرک شیء برای دیگران ایجاد کند، بدون اینکه تحرک آن به دارنده نسبت داده شود، در حقوق ما تازگی دارد. در فقه نمونه‌هایی دیده می‌شود که مثلاً در پی سقوط دیوار یا فروافتادن گلدانی که بر لب بام قرار گرفته، و اتفاق‌هایی مانند آن، مالک مسئول شناخته شده است. اما تجزیه و تحلیل آن‌ها نشان می‌دهد که در همه نمونه‌ها، مسئولیت مالک نه به سبب صرف مالکیت و داشتن شیء، بلکه به سبب کوتاهی در نگهداری یا به‌طور کلی «اسناد عرفی» زیان به مالک است.

در خصوص خودرو هم این معیار قابل اعمال است؛ یعنی اگر دارنده خودرو در نگهداری آن کوتاهی کند مثلاً آن را در سرازیری پارک کند، اما احتیاط‌های لازم را از قبیل کشیدن ترمز دستی و متمایل ساختن چرخ‌های جلو به طرف کنار خیابان به‌کار نگیرد و خودرو در غیاب دارنده به حرکت درآید و خسارتی بیافریند، دارنده مسئول جبران است، زیرا این زیان منتسب به اوست. وی هم بر مبنای «اسناد عرفی» مسبب حادثه است و هم بر مبنای تقصیر. در بحث مسئولیت دارنده خودرو، مقصود این نوع از مسئولیت نیست، بلکه مسئولیتی مطرح است که در اثر حادثه خودرو برای دارنده ایجاد می‌شود؛ بی‌آنکه تقصیری مرتکب شده یا حادثه عرفاً منتسب به او باشد. چنین مسئولیتی در حقوق ما پدیده‌ی تازه‌ای است که با قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ش پا به میدان گذاشته است. ماده ۱ آن قانون مقرر می‌داشت: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی... مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد شود».

دارنده اگر شخص حقوقی باشد، همیشه غیر از راننده است. در خصوص اشخاص طبیعی هم بسیار اتفاق می‌افتد که دارنده غیر از راننده باشد. در این حال، مسئولیت دارنده جدای از مسئولیت راننده است؛ نه مسئولیت دارنده نافی مسئولیت راننده است و نه برعکس. به همین دلیل گفته شده: «به این نحو در مورد تصادفات و حوادث وسایل نقلیه موتوری زمینی دو مسئول وجود خواهد داشت: راننده و دارنده وسیله نقلیه مسبب خسارت در مقابل ثالث مسئولیت تضامنی خواهند داشت» (بابایی، ۱۳۸۷، ص ۹۴). با توجه به این پیشینه می‌خواهیم بدانیم این فکر از کجا آمده و منشأ این مسئولیت چیست؟ برای دستیابی به پاسخ، نخست مبنای رایج مسئولیت مدنی دارنده خودرو بررسی و نقد می‌گردد، سپس نظریه «تضمین جمعی» به‌عنوان مبنای مسئولیت دارندگان خودرو بحث می‌شود، و در پایان نتیجه‌گیری خواهد شد.

۱. مبانی رایج مسئولیت مدنی دارندة خودرو

در باره مبانی مسئولیت دارندة خودرو، معمول این است که از نظریه‌های فرض (اماره) تقصیر، تعهد به حفاظت، و خطر گفتگو می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۶، صص ۶۱۳-۶۰۸؛ یزدانیا، ۱۳۷۹، صص ۴۷-۴۲؛ خدابخشی، ۱۳۸۸، صص ۱۱۱۵-۱۰۹؛ نظری، ۱۳۸۹، صص ۷۷-۷۳؛ بابایی، پیشین، صص ۲۰۶-۲۰۱؛ بهرامی احمدی، ۱۳۸۸، صص ۲۰۸ و ۲۰۷؛ صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹، صص ۲۵۱ و ۲۴۴). بدون پرداختن به مفهوم و خاستگاه نظریه‌های یادشده، این نکته آشکار نمی‌شود که آیا قانون‌گذار در وضع قانون بیمه اجباری واقعاً به یکی از این نظریه‌ها اتکا داشته یا مطلب دیگری مد نظرش بوده است؟ از این رو، بررسی مفهوم و منشأ نظریه‌های یادشده ضروری است.

۱.۱. مفهوم فرض (اماره) تقصیر و نقد آن

شناخت این مفهوم بسته به شناخت مفهوم تقصیر است. ملاک تقصیر برای ایجاد مسئولیت، اخلاق است. اگر عمل واردکننده زیان از دیدگاه اخلاقی قابل سرزنش باشد، ملزم به جبران خسارت می‌شود و گرنه مسئولیتی ندارد (حسینی‌نژاد، ۱۳۷۷، ص ۳۰). در اواخر قرن نوزدهم این نظریه تعدیل شده و اخلاق نوعی (نه شخصی) ملاک مسئولیت شناخته شده است (صفایی و رحیمی، پیشین، ص ۲۶۷)؛ بنابراین معیار تقصیر در مسئولیت مدنی و در شرایط وقوع حادثه زیان‌بار، رفتار انسانی متعارف است (Walker, 1980, p.1224).

اثبات تقصیر برعهده زیان‌دیده است. او باید افزون بر ورود زیان، با ادله متقن ثابت کند که خواننده تقصیر کرده و در اثر تقصیر او زیان به‌بار آمده است. گردآوری ادله و ارائه منظم آن به‌طوری که بتوان موضوع یادشده را ثابت کرد، کار آسانی نیست. چه‌بسا زیان‌دیدگانی که نمی‌توانند این راه را به‌درستی بیمایند و در نتیجه زیان آنان بدون جبران می‌ماند. قانون‌گذار برای رفع این نقیصه، در روابط اجتماعی زیان‌باری که زیان‌دیده نسبت به واردکننده زیان در موقعیت شکننده و ضعیفی قرار دارد، با ایجاد فرض (اماره) تقصیر، بار اثبات دعوا را دگرگون می‌کند. به این نحو که مثلاً مقرر می‌دارد هرگاه زیانی به‌بار آید، فرض این است که خواننده مرتکب تقصیر شده است و در این صورت بار سنگین اثبات تقصیر از دوش زیان‌دیده برداشته می‌شود و او به‌آسانی دعوایش را ثابت خواهد کرد. خواننده اگر مدعی باشد تقصیری مرتکب نشده است، باید این نکته را ثابت کند. فرض قانونی بر مبنای اوضاع و احوالی ایجاد می‌شود که غالباً دلالت بر موضوع معین دارد. این اوضاع و احوال «اماره قانونی» نامیده می‌شود، و چنان‌که از ماده ۱۳۲۳ قانون مدنی به‌دست می‌آید، همیشه می‌توان خلاف اماره قانونی را با ادله دیگر ثابت کرد.

در حوادث خودرو هم احتمال دارد زیان دیده به سبب بیهوش شدن پس از حادثه، به هم خوردن صحنه تصادف و مسائلی از این قبیل نتواند تقصیر مسئول حادثه را اثبات نماید. بنابراین ممکن است به ذهن خطور کند که خوب است با خلق اماره تقصیر، بار اثبات از دوش زیان دیده برداشته شود و بر دوش طرف مقابل قرار گیرد. اما چنین فرضی در مقابل راننده به کار می آید، نه در مقابل دارنده. این راننده است که به احتمال قوی در حادثه خودرو مقصر است و دارنده (خواه شخص حقوقی باشد یا شخص طبیعی که راننده نبوده است) ارتباط مستقیم با حادثه ندارد.

آیا می توان گفت مسئولیت پیش بینی شده در قانون بیمه اجباری مبتنی بر اماره تقصیر است؟ به نظر نمی رسد پاسخ مثبت باشد، زیرا الف) تصور تقصیری که منجر به حادثه شده باشد درباره دارنده ای که راننده نبوده منتفی است، بنابراین نوبت به خلق اماره تقصیر نمی رسد تا دارنده خلاف آن را ثابت کند؛ ب) آن قانون مجال اثبات خلاف مسئولیت مقرر را از دارنده گرفته است.

پس این فکر از کجا آمده است؟ وقتی که ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ش مسئولیتی از نوع مسئولیت محض پیش بینی کرده، کدام حقوق دان ادعا نموده این مسئولیت مبتنی بر اماره تقصیر است؟ در واقع هیچ حقوق دانی در ایران چنین نظری نداشته است.^۱ احتمالاً تأثیر تحولات و تفسیرهای مربوط به ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه (ژوردن، ۱۳۸۵، ص ۱۲۴) موجب شده که برخی از استادان این نظریه را در پیوند با ماده ۱ مطرح سازند و خود نیز از آن انتقاد کنند (کاتوزیان، ۱۳۸۰، صص ۲۶ و ۲۵).

۲.۱. مفهوم تعهد به حفاظت و نقد آن

گفته شده است که احتمال دارد قانون گذار در تصویب ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ش، از نظریه کوتاهی در حفاظت شیء تأثیر پذیرفته باشد. یعنی دارنده وسیله نقلیه موتوری را مکلف به نگهداری آن کرده است؛ به گونه ای که باعث ضرر دیگران نشود. تعهد دارنده وسیله نقلیه تعهد به نتیجه است؛ به این معنا که وقوع حادثه زیان بار به منزله تخلف از تعهد قانونی محافظت، و موجب مسئولیت است. در این صورت دارنده خودرو پس از وقوع حادثه زیان بار، تنها وقتی از مسئولیت رها می شود که ثابت کند خسارت ناشی از قوه قاهره از قبیل جنگ و سیل و زلزله بوده، وگرنه اثبات اینکه تمام احتیاطها و اقدامات حفاظتی لازم را انجام داده است، رافع مسئولیت او نخواهد بود. اینکه بند ۱ ماده ۴ قانون بیمه اجباری مصوب

۱. دکتر قاسم زاده این موضوع را به دکتر کاتوزیان نسبت داده است (مبانی مسئولیت مدنی، زیرنویس صفحه ۲۲)، اما از مطالعه آثار استاد این نکته به دست نمی آید.

۱۳۴۷ش خسارات ناشی از فرس مازور را از زیر پوشش بیمه موضوع آن قانون بیرون برده، مؤید این مطلب است (کاتوزیان، ۱۳۸۶، صص ۶۱۱ و ۶۱۰).

خاستگاه این فکر هم حقوق فرانسه است. البته نه بر مبنای قانون حوادث خودرو مصوب ۱۹۸۵م، بلکه بر اساس تفسیری که از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی صورت گرفته است. آن ماده در خصوص خسارات ناشی از فعل اشیای بی‌جان، دنباله ماده ۱۳۸۲ همان قانون است که مبتنی بر نظریه تقصیر می‌باشد. اما وقتی صنعتی شدن جامعه در نیمه دوم قرن نوزدهم افزایش حوادث ناشی از اشیای خطرناک را تجربه کرد، و قواعد مبتنی بر نظریه تقصیر، عدالت را به نحو مطلوب برای زیان‌دیدگان فراهم نمی‌نمود، دانشمندان حقوق به راه دیگری رفتند. در اواخر قرن نوزدهم شعبه مدنی دیوان عالی کشور فرانسه در رأی مشهور تفن (Teffaine)، تفسیری متهورانه از بند یکم ماده ۱۳۸۴ به عمل آورد. به موجب این رأی، کارفرمایی که کارگرش به علت انفجار دیگ بخار یک کشتی یدک‌کش جان باخته بود، مسئول شناخته شد؛ درحالی‌که تقصیر او اثبات نشده بود (ژوردن، پیشین، ص ۱۲۶). برداشت دیوان کشور از ماده یادشده این بود که تا ثابت نشود «حادثه خارجی» با ویژگی‌های قوه قاهره به وجود آورنده واقعه زیان‌بار بوده است، وقوع آن حاکی از کوتاهی دارنده در نگهداری شیء منقول بی‌جان محسوب می‌شود (ژوردن، پیشین، ص ۱۴۰؛ غمامی، ۱۳۸۰، ص ۱۵۰). این اندیشه درجایی که قانونی مانند قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ش وجود نداشته باشد، فکری انقلابی محسوب می‌شود که به وسیله آن، قانونی کهنه متناسب با تحولات صنعتی و اجتماعی تفسیر شده تا نیازهای جامعه را رفع کند. اما در شرایطی که قانون بیمه اجباری وجود دارد و آن قانون راهی مترقیانه‌تر برای حمایت از زیان‌دیدگان نشان داده است، توسل به نظریه «تعهد به حفاظت» برای تبیین مبنای آن، گامی به عقب شمرده می‌شود. حقوق‌دانان فرانسوی نظریه یادشده را به عنوان مبنای قانون حوادث خودرو مصوب ۱۹۸۵م که مقررات آن کم‌وبیش مشابه قانون بیمه اجباری می‌باشد، نمی‌شناسند. آن نظریه برای به‌روز کردن قاعده قدیمی مندرج در ماده ۱۳۸۴، انقلابی بوده است، اما نسبت به قانون بیمه اجباری و قوانین مشابه آن که مبانی مدرن‌تری دارند، واپس‌گرایانه است. افزون‌برآن، «تعهد به حفاظت» در خصوص حوادث خودرو نسبت به دارنده، غیرواقعی و متکلفانه است. در شرایطی که بخشی از حوادث خودرو گریزناپذیر و جزئی از زندگی روزانه جوامع شده، و درحالی‌که مقررات رانندگی نیز بسیار دقیق و پیچیده است و کسی یافت نمی‌شود که بتواند مقررات مربوط به آن را کاملاً رعایت کند؛ پس چگونه می‌توان انتظار داشت که دارنده خودرو متعهد باشد که راننده مقررات را به‌طور کامل رعایت کند؟ چگونه می‌توان دارنده‌ای را که راننده نیست متعهد ساخت به اینکه حوادث گریزناپذیر خودرو رخ ندهد؟ چنین مطالبی ساختگی و غیرواقعی است.

افزون‌براین، تعهد به حفاظت نسبت به شخصی موضوعیت پیدا می‌کند که خودرو تحت سلطه و اقتدار وی باشد. در شرایطی که خودرو در اختیار دیگری است، هرگز نمی‌توان برای دارنده قائل به تعهد حفاظت شد. وانگهی، وقتی راننده مقصر حادثه شناخته شده (وضع غالب در حوادث خودرو) و زیان به‌بار آورده باشد، تحمیل مسئولیت به دارنده‌ای که راننده نبوده بر مبنای «تعهد به حفاظت»، هیچ توجیهی ندارد و بسیار مصنوعی است.

۳.۱. مفهوم خطر و نقد آن

نظریه خطر، ارائه‌دهنده این فکر است که هرکس در عرصه جامعه به فعالیتی بپردازد که محیط را برای دیگران خطرناک کند، و چون منافع این وضع خطرآفرین به وی می‌رسد، سزاوار است که زیان ناشی از آن را تحمل کند؛ اگرچه تقصیری نکرده باشد. در تقویت آن گفته‌اند این تفکر در میان فقهای اسلامی نیز رایج بوده و با عبارت مشهور «من له الغنم فعلیه الغرم» بیان شده است (قاسم‌زاده، ۱۳۸۷، ص ۳۲۹). و چون دیده‌اند نظریه خطر در برابر نفع، برخی از فعالیت‌های خطرآفرین مانند رانندگی برای تفریح را پوشش نمی‌دهد، نظریه خطر مطلق را به میدان آورده‌اند که مطابق آن انجام‌دهنده فعل در هر حال مسئول زیان ناشی از آن است؛ اگرچه تقصیری مرتکب نشده باشد (صفایی و رحیمی، پیشین، ص ۶۹).

در فرانسه اعمال این نظریه در حوادث خودرو، در راستای تفسیر ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی صورت گرفته است. پس از رأی تفن، دیوان کشور فرانسه در آرای دیگری با تفسیر همین ماده به حمایت از کارگرانی پرداخت که در اثر حوادث کار آسیب دیده بودند، و کارفرمای آنان را که دارنده کارگاه و ابزار کار بود و منافع عاید او می‌شد، مسئول شناخت. صاحب‌نظران حقوق، این دستاورد رویه قضایی را گرمی داشتند و برخی از آنان به صراحت اعلام کردند که مسئولیت مدنی ناشی از حفاظت و مالکیت اشیای منقول بی‌جان، گونه‌ای از مسئولیت بدون تقصیر است که تنها بر مبنای «نظریه خطر» ممکن است توجیه گردد. یعنی مسئولیتی که در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ برای دارندگان اشیا و از جمله دارندگان خودرو مقرر شده، از خطری نشئت گرفته که این اشیا برای دیگران ایجاد می‌کنند، و به همین مناسبت است که رویه قضایی به حمایت از زیان‌دیدگانی پرداخته که قربانی این محیط خطرناک شده‌اند، و آنان را از اثبات تقصیر دارنده معاف کرده است (لوراسا، ۱۳۷۵، ص ۴۷؛ غمامی، ۱۳۸۰، ص ۱۵۲).

چون در حوادث زیان‌بار اغلب یک شیء دخیل است، مبنایی درخور توجه برای پیروان نظریه خطر به‌وجود آمد. آنچه در قانون مدنی فرانسه استثنا بود، به این صورت پروراند شد و به صورت اصل درآمد. این تفسیر تا سال ۱۹۸۵م بر زیان‌های ناشی از حوادث خودرو حاکم بود. به‌این‌ترتیب، دکترین و رویه قضایی در فرانسه دست به دست هم دادند و در نبود قانون

مناسب، با تفسیر بجا از قانون کهنه، اجرای عدالت را نسبت به زیان‌دیدگان حوادث کار و حوادث خودرو، نزدیک به یک قرن ممکن ساختند. این همکاری رویه قضایی و دکترین در نوع خود کم‌نظیر، و حاصل آن مایه مباهات و زبانزد حقوق‌دانان آن کشور است.

آیا مبانی فکری قانون‌گذار ما در تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ش، «نظریه خطر» بوده است؟ بعید به نظر می‌رسد، زیرا اگرچه نظریه یادشده در تفسیر بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه موفق بود، ولی علت آن نبود قانون مناسب بیان شده است، وگرنه نظریه خطر به سبب اینکه معیار تشخیص مسئولیت را که تقصیر است از قاضی می‌گیرد و او را در وادی حیرت رها می‌کند، انگیزه فعالیت اقتصادی و اجتماعی را از بین برده، دارندگان سرمایه را به این سو سوق می‌دهد که با انعقاد قراردادهای بیمه خود را از بار مسئولیت رها سازند و هزینه قرارداد را به مصرف‌کنندگان کالاها و خدمات تحمیل کنند، و از این دیدگاه آماج تیرهای انتقاد پیروان نظریه تقصیر قرار گرفته است (کاتوزیان، ۱۳۸۶، صص ۲۰۳-۲۰۰). عبارت «من له الغنم فعلیه الغرم» در زبان فقهای اسلامی نیز به معنای مسئولیت مبتنی بر خطر، به نحوی که بیان گردید، نیست. در فقه اسلامی، مسئولیت مبتنی بر اسناد عرفی است و تحقق آن غالباً متکی به عنصر تقصیر می‌باشد. اگر در جایی اتلاف بدون تقصیر پیش‌بینی شده است، انتساب ضرر به متلف باید در نظر عرف مسلم باشد. عبارت یادشده هم در همین راستا معنا می‌دهد. بنابراین مفهوم آن عبارت این است که مالک در مقابل منفعتی که از مال به دست می‌آورد، باید هزینه‌های آن را تحمل کند؛ چنان‌که هر دارنده خودرویی هزینه‌های سوخت، تعمیر و نگهداری آن را می‌پردازد. آن عبارت به هیچ‌وجه خسارت وارد به اشخاص ثالث را که ناشی از کاربری مال باشد دربر نمی‌گیرد (بادینی، ۱۳۸۴، صص ۲۶۴ و ۲۶۳) و چنین خسارتی منسوب به کاربر است (نه مالک)؛ یعنی اگر دارنده راننده نباشد، چون اتلاف منتسب به راننده است، ممکن نیست بتوان به استناد عبارت یادشده دارنده را مسئول شناخت. باید به خاطر داشت که خودرو به‌خودی‌خود خطرآفرین نیست. اگر خودرویی سال‌ها در جایی نگهداری شود، هیچ خطری برای هیچ‌کس به‌وجود نمی‌آورد و کاربرد آن خطر دربر دارد. بنابراین اگر مسئولیت حوادث خودرو مبتنی بر خطر باشد، این مسئولیت برعهده کاربر (راننده) است، نه دارنده.

در این صورت، اگر هیچ‌کدام از نظریه‌های فرض تقصیر، تعهد به حفاظت و خطر مبانی وضع قانون بیمه اجباری نبوده، آن قانون بر مبانی چه فکری تدوین و تصویب شده است؟

۲. مبانی نوین؛ تضمین جمعی

در اواسط قرن بیستم میلادی به سبب افزایش قابل توجه حوادث زیان‌بار زندگی صنعتی و جبران‌نشدن بخش زیادی از آن، اندیشه سرشکن کردن خسارت بین عوامل مرتبط با آن رونق

گرفت. استادان معتبری مانند رونالد کواز (Ronald Harry Coase) و گیدو کالابرسی (Guido Calabresi) با پردازش نظریه‌های تازه به ترویج این فکر کمک کردند (Markesinis & Deakin, 2008, p.38-40). کوشش‌های نظری بر قانون‌گذاران تأثیر گذاشت و در کشورهای مختلف قوانینی تصویب شد که دربرگیرنده اندیشه توزیع زیان در حوادث خودرو بود.

۱.۲. نخستین قانون‌گذاری‌ها در راستای جبران جمعی خسارت

درحالی‌که در فرانسه قانون مناسب برای حکومت بر خسارت ناشی از حوادث خودرو وجود نداشت و حقوق‌دانان آن کشور برای پرکردن خلأ قانونی دست به تفسیرهای درخور توجه می‌زدند، در کشورهای دیگر اروپایی با توجه به این واقعیت که حوادث خودرو روزبه‌روز افزایش می‌یافت و زیان‌دیدگان در پیچ‌وخم تشریفات اقامه دعوا و اثبات آن گرفتار می‌شدند، به چاره‌اندیشی افتادند و قوانین تازه‌ای تصویب کردند. در این قوانین سه نکته اساس کار بود: الف) اصل جبران ضرر اساس کار قرار گرفت تا هر زیان ناروایی جبران شود. ب) ساده‌کردن دعاوی مدنظر قرار گرفت تا زیان‌دیده هرچه زودتر به جبران خسارت دست یابد. ج) به سبب اجتناب‌ناپذیر بودن بخشی از حوادث خودرو و ناتوانی مالی رانندگان در جبران خسارت، فکر تدارک خسارت جمعی پدید آمد. مجموع عوامل یادشده به تصویب قوانینی انجامید که در آن‌ها مسئولیت نوعی پیش‌بینی شده بود و بیمه مسئولیت ابزاری شد برای تحقق این اندیشه (Bar, 2000, no.373). دارندگان مکلف شدند خطر حوادث خودرو را بیمه کنند. قانون بیمه اجباری مسئولیت نگهداری‌کنندگان وسایل نقلیه موتوری بلژیک مصوب ۱ جولای ۱۹۵۹ که بعدها در ۱۹۸۹ و ۱۹۹۴م اصلاح شد، اولین دسته از قوانین بود. حقوق بلژیک پیش از تصویب قانون یادشده از حیث آسیب‌های بدنی، تابع مقررات عمومی مسئولیت مدنی بود؛ یعنی این دعاوی بر مبنای تقصیر و اثبات آن از سوی زیان‌دیده رسیدگی می‌شد (Ibid, no.369). اما با تصویب قانون یادشده، این مبنا تغییر یافت و مسئولیت نوعی متکی به جبران جمعی خسارات، جای آن را گرفت. ماده ۲۹ اصلاحی قانون پیش‌گفته می‌گوید: «جز در مورد خسارت به اموال، همه خسارات ناشی از حادثه خودرو که شخص یا ورثه او، بر اثر آسیب‌دیدگی بدنی یا مرگ تحمل کرده‌اند، باید از سوی بیمه‌گری که مسئولیت مالک یا نگهداری‌کننده خودرو را بیمه کرده است جبران شود. هرگاه بیمه‌گری وجود نداشته باشد، خسارت باید از سوی صندوق ضمانت عمومی جبران شود...» (Ibid, no.370). به این ترتیب، با مسئول شناختن مالک یا نگهداری‌کننده، اصل جبران خسارت ناشی از حوادث خودرو نسبت به آسیب‌های بدنی و مرگ به‌طور کامل پذیرفته شد و دعوا و شیوه جبران خسارت هم آسان

گردید، زیرا یا بیمه‌گر باید جبران می‌کرد یا صندوق ضمانت عمومی و این‌ها، هم در دسترس بودند و هم مصون از خطر اعسار.

در این هنگام و سال‌های پس از آن، قوانین مشابهی در کشورهای دیگر از جمله فنلاند، سوئد، دانمارک، آلمان، اتریش، ایتالیا تصویب شد و این فکر گسترش یافت (Ibid). تصویب قانون بیمه اجباری کشور ما در سال ۱۳۴۷ش (۱۹۶۹م)، ادامه توسعه همین فکر بوده است. ماده ۶ آن قانون می‌گوید: «بیمه‌گر ملزم به جبران کلیه خسارات وارده به اشخاص ثالث خواهد بود» و ماده ۱۰ در شرایطی که جبران خسارت متوجه بیمه‌گر نباشد، «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» را به وجود آورده است.

این فکر، متفاوت از نظریه‌های فرض تقصیر، تعهد به حفاظت، و خطر می‌باشد. بی‌شک اندیشه‌های مبتنی بر نظریه‌های یادشده در پدیدآمدن نظریه تازه مؤثر بوده است، اما این نظریه مستقل از آنهاست و آثار متفاوتی دارد، و چون کارکردی سازمان‌یافته و خودگردان دارد، می‌توان آن را «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» نامید.

۲.۲. سامانه مسئولیت مدنی جمعی

چون از یک سو استفاده از خودرو به واسطه منافع فراوان آن متداول و بلکه ضروری است و عموم مردم از منافع آن کم‌وبیش استفاده می‌کنند و نمی‌توان این وسیله را از گستره زندگی اجتماعی دور کرد، و از سوی دیگر، حوادث خودرو گریزناپذیر است و زیان ناشی از آن گریبان‌گیر بخشی از مردم می‌باشد و ضروری است که زیان آنان جبران شود؛ و با توجه به اینکه خسارت‌های این حوادث سنگین است و کسانی که حادثه منسوب به آنان است در بسیاری از اوقات توان جبران آن را ندارند، برای حل این معضل، کل نظام رفت و آمد خودروها به عنوان یک واحد در نظر گرفته شده و ضمن کوشش در راستای کاستن از حوادث، همه دارندگان خودرو به صورت جمعی مسئول جبران حد قابل قبولی از تمام خساراتی شناخته شده‌اند که این واحد کلی به‌بار می‌آورد. در واقع، کل خسارت‌ها میان دارندگان خودرو توزیع می‌شود. آنان سرمایه لازم را برای جبران خسارت‌ها فراهم می‌کنند، اما خود به‌طور مستقیم روبروی زیان‌دیدگان قرار نمی‌گیرند. برای پرداخت خسارت‌ها نهادهای دیگری پیش‌بینی شده که آنان پاسخگوی زیان‌دیدگان هستند. بیمه‌گران با استفاده از ابزار بیمه اجباری به گردآوری سرمایه می‌پردازند؛ بخشی را در اختیار صندوق می‌گذارند (ماده ۱۱ قانون سال ۱۳۸۷ش) و قسمتی را برای هزینه مداوای آسیب‌دیدگان به مراکز درمانی می‌دهند (ماده ۹۲ قانون برنامه چهارم توسعه و آیین‌نامه آن) و مقداری را برای بازدارندگی در اختیار پلیس می‌گذارند (ماده ۲۷ قانون ۱۳۸۷) و با بقیه خسارت زیان‌دیدگان را جبران می‌کنند. به این ترتیب

مشکل جبران خسارت زیان‌دیدگان حوادث خودرو با یک «همکاری جمعی سازمان‌یافته» حل می‌شود. بنابراین «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» بر سیاست کلان توزیع خسارت، همکاری و هماهنگی سازمان‌یافته دست‌اندرکاران، کاهش حوادث خودرو، و پیشگیری از بی‌پروایی رانندگان استوار شده است.

اما اینکه چرا تمام خسارت‌ها میان دارندگان خودرو توزیع می‌شود نه بین همه مردم، یا نه بین همه رانندگان، احتمالاً به این علت است که دارندگان خودرو از یک سو در مقایسه با همه مردم، ارتباط قوی‌تری با خودرو و حوادث آن دارند و به نسبت بیش از مردمی که خودرو ندارند از آن بهره‌مند می‌شوند و از سوی دیگر، در مقایسه با رانندگان، دارندگان خودرو اغلب توانایی مالی بیشتری دارند و برای تحمل ضرر سرشکن شده مناسب‌ترند، زیرا حسب نظریه «نزولی بودن مطلوبیت نهایی پول» (The diminishing marginal utility of money) (Markesinis & Deakin, p.41)، دارندگان خودرو خسارت را از محل پولی می‌پردازند که نسبت به رانندگان کمتر به آن نیاز دارند (بادینی، پیشین، ص ۴۵۲)؛ در نتیجه سطح کلی رفاه اجتماعی کمتر کاهش می‌یابد!

سامانه مسئولیت مدنی جمعی مانند یک شرکت سهامی عام کار می‌کند؛ تأمین‌کننده سرمایه آن همه دارندگان خودرو، و مدیران و کارگزاران آن شرکت‌های بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی هستند. تفاوت این است که شرکت سهامی در صدد جلب سود برای سهام‌داران، ولی سامانه جمعی در صدد دفع زیان از دارندگان خودرو می‌باشد. در شرکت‌های سهامی عام میزان مسئولیت هر سهام‌دار به اندازه آورده او به شرکت است. مجموع آورده‌ها سرمایه شرکت را تشکیل می‌دهد و سهام‌دار در برابر اشخاص ثالث نسبت به بدهی‌های مازاد بر سرمایه شرکت مسئولیتی ندارد. در سامانه مسئولیت مدنی جمعی هم میزان مسئولیت هر دارنده خودرو به اندازه سرمایه‌ای است که برابر مقررات به سامانه آورده است. مجموع آورده‌ها کفاف جبران مجموع خسارت‌ها را می‌دهد. به همین دلیل شرکت‌کننده در سامانه، به عنوان دارنده خودرو (نه راننده) مسئولیتی بیش از آورده ندارد.

۱. باوجوداین، منعی برای تشریک دسته‌های دیگری که مرتبط با خودرو هستند وجود ندارد. می‌توان رانندگان بدون خودرو، عرضه‌کنندگان خودرو، و متصدیان حمل و نقل مسافر را در سامانه شرکت داد. یعنی آنان را به بیمه اجباری مسئولیت مدنی وادار کرد. در این صورت، به نحو چشمگیری بر توان مالی سامانه افزوده می‌شود و می‌توان این منبع را در راستای بازدارندگی و حمایت قوی‌تر از زیان‌دیدگان به‌کار گرفت.

۳.۲. مفهوم مسئولیت مدنی دارندگان خودرو در «سامانه مسئولیت مدنی جمعی»

دارندگان خودرو اغلب به اختیار در چنین سامانه‌ای شرکت نمی‌کنند. قانون‌گذار در سال ۱۳۴۷ش برای وادارکردن همه دارندگان خودرو به مشارکت در سامانه، از ابزار بیمه اجباری استفاده کرد. لازمه بیمه اجباری این است که نخست مسئولیتی برای شخص به صورت بالقوه وجود داشته باشد تا بتوان تکلیف بیمه‌کردن را بر آن استوار نمود. در خصوص رانندگان این مسئولیت بالقوه وجود داشت، اما اجبار آنان به بیمه مسئولیت مدنی اهداف قانون‌گذار را برآورده نمی‌کرد، زیرا بسیاری از رانندگان کارگر و کارگزار دارندگان خودرو بودند و توان مالی پرداخت حق بیمه را نداشتند. گذشته از آن، سود حاصل از فعالیت خودروهای دخیل در حمل و نقل عمومی و تجارت، عاید شرکت‌ها و اشخاصی می‌شد که مالکیت خودرو یا مدیریت آن را در دست داشتند و خود راننده نبودند. شایسته بود که این اشخاص وادار شوند در سامانه شرکت کنند. ولی، چون داشتن خودرو به خودی خود نمی‌توانست مسئولیت‌زا باشد و در پیشینه حقوق ما هیچ اثری از چنین مسئولیتی وجود نداشت، برای اینکه پایه‌ای برای دسترسی به مقصود وجود داشته باشد، قانون‌گذار در ماده ۱ قانون اعلام کرد: کلیه دارندگان خودرو «مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور یا محمولات آن‌ها به اشخاص ثالث وارد شود...». این قاعده به‌عنوان وسیله‌ای برای ترغیب و اجبار دارنده به مشارکت در سامانه، در نگاه اول مطلوب به نظر می‌رسید، ولی وقتی از منظر مسئولیت فردی به آن نگریسته می‌شد، با اندکی تأمل اشکال آن بروز می‌کرد؛ به این ترتیب که اگر دارنده تن به مشارکت نمی‌داد، خود مسئول جبران خسارت سنگینی بود که دیگری آفریده بود. مسئولیت راننده مقصر هم رافع مسئولیت دارنده نبود، زیرا مبنای مسئولیت هر یک متفاوت از دیگری بود و به همین دلیل پس از جبران خسارت هم نمی‌توانست به راننده مقصر مراجعه کند. این اشکال وقتی بیشتر نمودار می‌شد که خودرو زیر سلطه و مدیریت دارنده نبود و باوجوداین، وی مسئول شمرده می‌شد. اینجا دیگر عقل سلیم ابتکار قانون‌گذار را نمی‌پذیرفت و آن را نامطبوع می‌دانست. به همین دلیل با اینکه این قاعده چهل سال حاکم بود، به ندرت دعوی جبران خسارت به طرفیت دارنده‌ای که راننده نبود مطرح می‌شد. مردم در ذات خود چنین قاعده‌ای را باور نداشتند و آن را از قبیل مثل معروف «گنه کرد در بلخ آهنگری» به شوشتر زدند گردن مسگری» می‌دانستند. وکلای دادگستری هم اغلب به سبب غیرطبیعی بودن قاعده، باور نداشتند دعوی جبران خسارتی که راننده مسبب آن بوده، به طرفیت دارنده به نتیجه برسد. گاهی چنین حکمی علیه اشخاص حقوقی دارنده خودرو صادر می‌شد، اما دادگاه‌ها اکراه داشتند از اینکه شخص طبیعی دارنده خودرویی را که راننده نبود، به پرداخت خسارت زیان‌دیده محکوم کنند، و اگر هم این کار را می‌کردند باورشان این بود که مسئولیت

دارنده نیابتی است و پس از پرداخت می‌تواند به راننده رجوع کند (نویخت، ۱۳۶۷، ص ۵۳). غیرطبیعی بودن نتایج مانع از آن می‌شد که قاعده مقبولیت عمومی پیدا کند؛ از این رو، این فکر که می‌توان برای جبران خسارت ناشی از بی‌احتیاطی راننده به دارنده خودرو رجوع کرد، ظرف چهل سال در اذهان عمومی و حتی در اذهان برخی از حقوق‌دانان جایی باز نکرد.

قانون‌گذار در سال ۱۳۸۷ش این قاعده را نپذیرفت و در قانون اصلاح قانون بیمه اجباری آگهانه آن را کنار گذاشت. اکنون این پرسش مطرح است که با حذف آگهانه قاعده‌ای که پایه مسئولیت مدنی دارنده خودرو بوده است، آیا هنوز می‌توان گفت دارندگان خودرو مسئولیت مدنی دارند؟

برخی پاسخ مثبت داده (ایزنلو، ۱۳۸۷، ص ۴۱؛ رادان جبلی، ۱۳۸۸، ص ۲۹ به بعد) و استدلال کرده‌اند که ماده ۱ قانون جدید دارنده را مکلف کرده است که خودرو را در برابر حوادث آن بیمه کند. لازمه این تکلیف، پذیرش ضمنی مسئولیت دارنده است. بدون وجود مسئولیت، عاقلانه نیست برای دارنده تکلیف بیمه مسئولیت برقرار شود. افزون‌براین، «مسئولیت مدنی دارنده» در عنوان قانون آمده و مقررات قانون ۱۳۸۷ پیرامون همین موضوع تدوین شده و نیز در تبصره ۲ ماده ۱ تصریح شده است: «مسئولیت دارنده وسیله نقلیه مانع از مسئولیت شخصی که حادثه منسوب به فعل یا ترک فعل اوست نمی‌باشد». مقصود از مسئولیت دارنده به قرینه اینکه هم‌تراز مسئولیت واردکننده زیان قرار داده شده، همان مسئولیت مدنی است و مسئولیت او نوعی می‌باشد.

برخی دیگر پاسخ منفی داده‌اند (نظری، پیشین، ص ۷۶؛ خدابخشی، پیشین، صص ۱۱۳-۱۱۱) و استدلال کرده‌اند که مسئولیت مدنی دارنده از نوع مسئولیت بدون تقصیر می‌باشد. بازکردن چنین مسئولیتی بر اشخاص، نیازمند تصریح قانونی است. در نبود آن نمی‌توان دارنده را مسئول جبران زیان‌هایی دانست که راننده وارد کرده است. عنوان قانون و عبارت تبصره ۲ ماده ۱ افاده چنان معنایی نمی‌کند و بلکه دیگر مقررات قانون ۱۳۸۷ش دلالت دارد که مسئولیت جبران خسارت در صورتی که دارنده به تکلیف مقرر در ماده ۱ عمل کرده باشد، برعهده شرکت بیمه‌گر، و در صورتی که به آن تکلیف عمل نکرده باشد، برعهده راننده و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی است و دارنده در هیچ حال مسئول جبران خسارت زیان‌دیده نیست. برخی هم احتیاط نموده و در مقام بیان سکوت کرده‌اند (بهرامی احمدی، پیشین، صص ۲۲۷-۲۰۶).

هریک از پاسخ‌های منفی و مثبت، بخشی از واقعیت را در خود دارد. واقعیت این است که هم قانون ۱۳۴۷ش بر محور «مسئولیت مدنی دارنده» وضع شده است و هم قانون ۱۳۸۷ش. اما این نکته هم صحیح است که در قانون ۱۳۸۷ عبارت گویای مسئولیت مدنی دارندگان خودرو در خصوص جبران خسارت حوادث آن آگهانه برداشته شده و قانون‌گذار به این شیوه

به‌طور تلویحی اعلام کرده است که قائل به چنان مسئولیتی نیست.^۱ در این صورت باید پرسید، پس چرا قانون‌گذار عبارت «بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان» را همچنان در عنوان قانون حفظ کرده است؟

به‌نظر می‌رسد پاسخ در همین سامانه مسئولیت مدنی جمعی نهفته است که مبنای وضع قانون می‌باشد. قانون‌گذار تمام خسارات ناشی از حوادث خودرو را به عنوان یک واحد کلی نگریسته و همه دارندگان خودرو را به عنوان یک مجموعه مسئول جبران کل خسارت وارده دانسته است. به‌سخن دیگر، مسئولیت مدنی هر دارنده، الزام به جبران خسارت ناشی از حوادث خودرو خودش نیست، بلکه جزئی از کل خسارات وارده است؛ خواه خودرو خودش نیز خسارتی به‌بار آورده باشد یا نه. با این نگرش هم در قانون ۱۳۴۷ش برای دارنده خودرو مسئولیت مدنی وجود دارد و هم در قانون ۱۳۸۷ش. این مسئولیت را سامانه مدیریت می‌کند؛ به این شکل که سهم مشارکتی هر دارنده را گردآوری و از محل آن به جبران خسارت زیان‌دیدگان می‌پردازد. ادای این مسئولیت مستلزم مشارکت عموم دارندگان خودرو در سامانه مسئولیت مدنی جمعی است؛ به همین دلیل قانون‌گذار آن را به صورت تکلیف بیمه اجباری درآورده است. حدود مسئولیت هر دارنده برای مشارکت در سامانه به تناسب نوع خودرو، سالانه از سوی دولت تعیین می‌گردد و دارنده خودرو- به عنوان دارنده نه راننده - بیش از سهم تعیین‌شده برای مشارکت در سامانه مسئولیتی ندارد؛ خواه خودرو خودش خسارت به بار آورده باشد یا نه.

اگر بر مبنای «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» به ماده ۱ قانون ۱۳۴۷ش نگریسته شود، به‌دست می‌آید که مقصود قانون‌گذار این نبوده که ضمانت اجرای عمل نکردن به تکلیف بیمه اجباری، مسئولیت دارنده خودرو نسبت به تمام خسارت‌های بدنی و مالی ناشی از حوادث خودرو خودش باشد. ماده یادشده اگر با دقت بازخوانی، و حشو و پیرایه‌های فراوان آن زدوده شود، آشکار می‌گردد، مراد این بوده که «کلیه دارندگان خودرو» به عنوان یک مجموعه، مسئول جبران «کلیه خسارت‌های وارده» به عنوان یک مجموعه می‌باشند؛ نه اینکه «هر دارنده خودرو» مسئول جبران «خسارت ناشی از حوادث خودرو خودش» باشد. یعنی حکم آن ماده، عام

۱. آن عبارت در لایحه اصلاحی که دولت به مجلس تقدیم کرده، وجود داشته (پیوست‌های نامه شماره ۲۷۷۸۲/۱۸۷۷۶-۸۳/۴/۱۴ رئیس جمهور خطاب به رئیس مجلس شورای اسلامی) و در مصوبه مجلس هم بوده است (پیوست‌های نامه شماره ۱۷۰/۱۳۴۴۸-۸۷/۳/۲ رئیس مجلس خطاب به دبیر شورای نگهبان). اما شورای نگهبان به آن ایراد وارد کرده است (بند ۱ نامه شماره ۸۷/۳۰/۲۷۲۹۵-۸۷/۳/۲۲ قائم مقام دبیر شورای نگهبان خطاب به رئیس مجلس) و مجلس در بررسی بعدی در راستای تأمین نظر شورای نگهبان آن عبارت را حذف نموده است (پیوست‌های نامه شماره ۳۳/۲۵۱۲۲-۸۷/۴/۳۱ رئیس مجلس خطاب به دبیر شورای نگهبان) و شورای نگهبان مصوبه اصلاح‌شده را تأیید کرده است (نامه شماره ۸۷/۳۰/۲۸۲۶۳-۸۷/۵/۱۶ قائم‌مقام دبیر شورای نگهبان خطاب به رئیس مجلس شورای اسلامی).

مجموعی است نه عام استغراقی یا بدلی، «للمجموع بما هو مجموع» (مظفر، بی تا، ص ۱۳۹) وضع شده بود. قانون‌گذار سیاست کلان توزیع خسارت‌ها را در پیش گرفته بود؛ بنابراین مسئولیت کلی همه دارندگان خودرو برای جبران همه خسارت‌های ناشی از آن‌ها، هم هدف قانون‌گذار بوده و هم با روح قانون بیمه اجباری هماهنگی داشته و هم با نظام حقوقی ما کم‌وبیش سازگار بوده، و مؤید آن حدیث «کلکم راع و کلکم مسؤول عن رعیت» است. اما تلقی دیگر که هر دارنده خودرو مسئول جبران خسارت ناشی از حوادث خودرو خودش باشد، نه مقصود قانون‌گذار بوده و نه با روح قانون بیمه اجباری هماهنگی داشته، بلکه به‌طور کلی با نظام حقوقی ما بیگانه بوده است. مسئول شناختن مالک صرفاً به دلیل اینکه حق عینی مالکیت دارد، بدون اینکه هیچ خطایی مرتکب شده یا خسارت منتسب به او باشد، با هیچ معیار منطقی و معقولی سازگار نیست (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ص ۳۲؛ نظری، پیشین، ص ۶۸). اما تأثیر نویسندگان حقوق فرانسه در خصوص مسئولیت ناشی از مالکیت اشیا و تفسیری که آنان در یک برهه زمانی از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه کرده و توانسته بودند با این تفسیر گامی مثبت به جلو بردارند و خلأ قانون را پر کنند، برخی نویسندگان ما را درباره قانونی که نه تنها از این حیث خلأ نداشت، بلکه در گام هم به جلو برداشته بود، به بیراهه برد. این تلقی غیرطبیعی از ماده مرقوم بر اثر تکرار در نوشته‌ها در ذهن حقوق‌دانان ما به‌عنوان یک قاعده مسلم جا افتاده بود و مقابله با آن ممکن نبود؛ مگر با برداشتن متن مقرر. به همین دلیل قانون‌گذار ناچار شد در قانون ۱۳۸۷ش آن را حذف نماید. اما برداشتن عبارت یادشده از ماده ۱ خلی به اصل فکر وارد نکرده است، زیرا از عنوان قانون و مقررات آن به‌روشنی به‌دست می‌آید که کلیه دارندگان خودرو به عنوان یک واحد کلی، مسئول جبران همه خسارت‌های بدنی و مالی ناشی از حوادث خودرو هستند و این مسئولیت برای هر دارنده محدود است به پرداخت حق بیمه‌ای که سالانه تعیین می‌گردد و بیش از آن مسئولیتی ندارد. مسئولیت کلی دارندگان در قالب بیمه اجباری تحقق می‌یابد و هر دارنده‌ای که به تکلیف قانونی عمل نکند با ضمانت اجرای معقول و متناسب روبه‌رو خواهد شد. مفهوم مسئولیت مدنی دارنده در «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» همین است. اکنون با درنظر گرفتن آن، هم عبارت «مسئولیت مدنی دارندگان» در عنوان قانون ۱۳۸۷ش معنای درست خود را پیدا می‌کند و هم عبارت «مسئولیت دارنده» در تبصره ۲ ماده ۱ آن قانون. ضرورتی هم ندارد که از حذف آن عبارت افسوس خورد و اظهار تأسف نمود (نظری، پیشین، ص ۷۶)، زیرا آن عبارت بر اثر تفسیر برگرفته از افکار نویسندگان فرانسوی که درباره وضعی متفاوت از قانون ۱۳۴۷ش بود، به کجراه کشیده شده بود و برای پیشگیری از تبعات فاسده آن تفسیر مستقر، حذف آن عبارت ضروری بوده است. بنابراین

نمی‌توان پذیرفت که «بزرگ‌ترین ایراد قانون جدید حذف حکم مسئولیت دارنده است» (صفایی و رحیمی، ۱۳۸۹، ص ۲۴۵).

۴.۲. تفاوت اثر مبنای مسئولیت

الف) وقتی که برخی از حقوق‌دانان زیر تأثیر تفسیری از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه مسئولیت دارنده را در صورتی که به تکلیف بیمه اجباری عمل نکرده باشد، جبران همه خسارت‌های بدنی و مالی زیان‌دیده اعلام کردند، مسائل تازه و دشواری پیدا شد؛ برای مثال ممکن بود کسی خودرو را دزدیده یا بدون اجازه مالک برداشته و هنگام رانندگی حادثه آفریده باشد، در این حال، مالک را مسئول جبران خسارت دانستن با کدام قاعده عقلی سازگار است؟ برای بیرون‌رفتن از این گونه تناقض‌ها به تفسیر دیگری روی آورده شد که نظریه «سلطه و اقتدار» نام گرفت و «مدیریت و کنترل معنوی» خودرو معیار تشخیص دارنده شناخته شد (کانونیان، ۱۳۸۰، ص ۳۲؛ ایزانلو، ۱۳۸۷، ص ۴).

رویه قضایی و دکترین در فرانسه پس از تفسیر انقلابی ماده ۱۳۸۴ بر مبنای نظریه خطر، با این مشکل روبه‌رو شد که هرگاه شیء منقول بی‌جان (مثلاً خودرو) غصب یا دزدیده شود، و پس از آن در اثر عمل شیء زیانی به دیگری وارد آید، مسئول شناختن مالک به سبب اینکه دارنده شیء بوده عادلانه نیست، زیرا غاصب یا دزد به‌طور غیرقانونی بر مال مسلط شده و در زمان سلطه او آسیب ناشی از عمل شیء روی داده و در این زمان، مالک صاحب اختیار مال نبوده است. از این‌رو، برای تعدیل نتیجه نامطلوب یادشده، نظریه سلطه و اقتدار را به‌عنوان معیار شناخت دارنده مطرح کردند. بر مبنای آن، هرگاه سلطه و اقتدار مالک بر مال باقی باشد، باید او را مسئول شمرد؛ در غیر این صورت او مسئولیتی ندارد. این نظریه در راستای تفسیر ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه بر مبنای نظریه «خطر» و مشکل ناشی از آن تفسیر، کارگشا بود. اما آیا در خصوص قانون بیمه اجباری هم کاربرد دارد؟

اگر مبنای قانون بیمه اجباری نظریه خطر دانسته شود و هر مالک مسئول جبران همه خسارت‌های ناشی از خودرو خودش باشد، این سخن درست است. زیرا همان‌گونه که دانشمندان فرانسوی گفته بودند، اقتضای مسئول‌شناختن مالک در خصوص خسارت ناشی از عمل شیء منقول بی‌جان این است که مالک بر شیء سلطه و اقتدار داشته باشد. درباره مالی که دزدیده یا غصب شده است، این موضوع صدق نمی‌کند و مسئول‌شناختن مالک، تنها به دلیل مالکیت، منطقی به‌نظر نمی‌رسد. اما اگر مبنای قانون یادشده نظریه سامانه جبران خسارت جمعی بوده و مسئولیت دارنده محدود به وجهی باشد که برای مشارکت در سامانه در نظر گرفته شده است، سلطه و اقتدار مالک بر خودرو در هنگام حادثه زیان‌بار تأثیری در مقام ندارد

و خسارت زیان‌دیده در هر حال باید جبران شود که محل و منبع آن نیز پیشاپیش تعیین شده است.

ب) نتیجه نامطلوب دیگری که بر مبنای نظریه «خطر» گرفته شده این است که اگر خودرویی که دارنده آن به تکلیف قانونی عمل کرده و آن را بیمه نموده دزدیده یا غصب شود، دزد یا غاصب در مدتی که بیمه برقرار است با آن تصادف کند، بیمه‌گر مسئول جبران خسارت زیان‌دیده نیست، زیرا مسئولیت غاصب و دزد در برابر زیان‌دیده در ردیف تعهدهای بیمه‌گر قرار نمی‌گیرد (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ص ۳۳).

وقتی مسئولیت مندرج در قانون بیمه اجباری مبتنی بر نظریه‌های خطر و کوتاهی در حفاظت دانسته شود، ناچار باید در خصوص تصرف غیرقانونی خودرو از معیار عمومی «دارنده» عدول کرد و به دنبال آن چنین نتایج ناگواری به دست می‌آید. درحالی‌که اگر مبنای سامانه مسئولیت مدنی جمعی باشد، چنین مشکلی بروز نمی‌کند و راه به شکل درستی پیموده خواهد شد. زیرا بنابر این نظریه، زیان ناشی از حادثه خودرو را باید سامانه جبران کند. بیمه‌گر یکی از بازیگران سامانه است و باید نقش خود را در راستای تحقق اهداف سامانه ایفا کند. این نقش تنها بر مبنای تعهدات قراردادی تبیین نمی‌شود و روح قانون بیمه اجباری و اهداف آن، بیش از اصول قراردادها بر نقش یادشده اثرگذار است. وقتی فکر این باشد، چه تفاوتی می‌کند که راننده، متصرف قانونی خودرو بوده است یا متصرف غیرقانونی آن. با وجود پوشش بیمه‌ای، وظیفه سامانه که جبران خسارت است، باید از سوی بیمه‌گر انجام شود؛ فارغ از اینکه زیان را چه شخصی به‌بار آورده است. آنچه اهمیت دارد و قانون‌گذار در پی دست‌یافتن به آن است، جبران خسارت زیان‌دیده می‌باشد. در این صورت نباید مجال داده شود بیمه‌گری که حسب قرارداد و قانون، تکلیف جبران خسارت را برعهده دارد، از این وظیفه بگریزد. تفسیرهایی از این دست موجب پیچیدگی و غیرقابل‌فهم شدن قانون و نیز سردرگمی زیان‌دیدگان می‌گردند. یکی از اهداف قانون آسان‌کردن دعاوی جبران خسارت برای زیان‌دیدگان است. اقتضای هدف یاد شده این است که اگر خودرو بیمه باشد، زیان‌دیده به بیمه‌گر مراجعه کند. برای او چه فرقی می‌کند آن که به وی آسیب زده دزد بوده یا مالک یا مأذون از قبیل مالک. او می‌خواهد زیانش هرچه زودتر جبران شود و قانون‌گذار هم همین را می‌خواهد. چرا این راه ساده را دچار پیچ‌وخم کنیم؟

ج) دشواری دیگر، عمد راننده در حادثه زیان‌بار است. در قانون بیمه اجباری پیش‌بینی شده است که در صورت اثبات عمد راننده در ایجاد حادثه، شرکت بیمه خسارت زیان‌دیده را می‌پردازد و پس از آن به شخصی که موجب خسارت شده مراجعه می‌کند.

حکم یادشده بر مبنای نظریه‌های «فرض تقصیر»، «تعهد به نگهداری» یا «خطر» به هیچ وجه قابل توجیه نیست، چون هرگاه راننده عمداً به دیگری زیان وارد کرده باشد، فرض (اماره) تقصیر دارنده موضوعیت ندارد. عمد مصداق بارز تقصیر است و با ثبوت آن، اماره تقصیر شخص دیگر منتفی است، زیرا دلیل خلاف آن وجود دارد (ماده ۱۳۲۳ ق.م.ا). تعهد به نگهداری هم موضوعیت نخواهد داشت، زیرا روشن است که زیان را راننده به عمد وارد کرده و عمد راننده نمی‌تواند در ردیف تعهدات دارنده در خصوص شیوه به‌کارگیری خودرو باشد؛ یعنی معقول نیست دارنده‌ای را متعهد به این دانست که راننده خودرو وی به عمد به دیگری آسیب نزنند. نظریه خطر نیز در این باره کاربرد ندارد، چراکه زیان‌هایی مشمول این نظریه است که در راستای استفاده متعارف از وسیله نقلیه خطرزا پدید آمده باشد. قتل و جرح و تخریب عمدی با خودرو هم در آن حوزه نمی‌گنجد.

تنها نظریه‌ای که می‌تواند آن حکم شگفت را توجیه کند، سامانه مسئولیت مدنی جمعی است. قانون‌گذار می‌خواهد جمع خسارت زیان‌دیده را جبران کند، آسیب بدنی او در مراکز درمانی ترمیم شود، و در یک دعوای ساده به طرفیت بیمه‌گر یا حتی بدون اقامه دعوا- زیان‌دیده به حشش برسد و صدمات اجتماعی این‌گونه حوادث به زخم ماندگار تبدیل نشود. پس از آن، بیمه‌گر برای آنچه برخلاف اصول بیمه (بابایی، پیشین، صص ۷۹ و ۷۸) در راستای نظریه یادشده به او تحمیل شده است، به جانی مراجعه می‌کند.

د) نکته چهارمی که تنها بر مبنای سامانه مسئولیت مدنی جمعی توجیه‌پذیر می‌باشد، وجود برخی مقررات است^۱ حاکی از اینکه اگرچه راننده مرتکب تقصیری نشده و حادثه صرفاً بر اثر تقصیر زیان‌دیده پدید آمده باشد، زیان‌دیده حق دارد از مقررات بیمه شخص ثالث استفاده کند؛ یعنی به تناسب شرایط، شرکت بیمه یا صندوق تأمین خسارات بدنی در برابر او مسئول هستند و باید زیانش را جبران کنند.

این دیدگاه قانونی بر مبنای «فرض تقصیر» دارنده در حادثه یادشده قابل توجیه نیست، زیرا مسلم است که حادثه فقط ناشی از تقصیر زیان‌دیده بوده است. بر مبنای «تعهد به نگهداری» هم نمی‌تواند باشد، زیرا مسلم است که زیان حاصل تقصیر زیان‌دیده بوده، نه کوتاهی دارنده خودرو در نگهداری آن. تحلیل آن بر مبنای نظریه خطر هم امکان ندارد، زیرا نظریه خطر، نوعی مسئولیت بدون تقصیر است و در جایی کاربرد دارد که عنصر تقصیر در حادثه دخیل

۱. این مقررات عبارت‌اند از: ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹ش؛ ماده ۱۴ همان قانون اصلاح‌شده در ۱۳۷۹ش؛ ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۵۰ش؛ تبصره الحاقی به آن ماده مصوب ۱۳۵۸ش؛ و ماده ۲۶ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ش که در همه آن‌ها عبارتی به این مضمون ذکر شده است: «عدم مسئولیت راننده مذکور مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود». یادآوری این نکته هم بی‌فایده نیست که ماده ۳۵ قانون اخیر، قانون ۱۳۵۰ش و اصلاحات آن را نسخ کرده است.

نبوده باشد یا شناسایی نشود. با وجود مسلم بودن تقصیر زیان‌دیده، مسئول بودن دارنده با این توجیه که وسیله خطرناکی را به عرصه زندگی آورده است، معقول نیست.

آن حکم تنها بر این مبنا توجیه پیدا می‌کند که همه دارندگان خودرو به عنوان یک واحد کلی، مسئول همه زیان‌های بدنی و مالی ناشی از حوادث خودرو باشند؛ حتی اگر حادثه در شرایطی از قبیل آنچه در آن مقررات آمده است و بر اثر تقصیر زیان‌دیده شکل گرفته باشد.

ه) نکته پنجم که توجیه آن تنها بر مبنای سامانه مسئولیت مدنی جمعی ممکن است، ارتقای «مسئولیت محض» به «مسئولیت مطلق» می‌باشد. در قانون ۱۳۴۷ش، مسئولیت کلیه دارندگان خودرو مسئولیت محض بوده است. یعنی اگر اثبات می‌شد که حادثه خودرو در اثر قوه قاهره - مثلاً سقوط بهمین - رخ داده است، نه کلیه دارندگان مسئول خسارت ناشی از آن بودند و نه شرکت‌های بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی. ماده ۴ آن قانون گفته بود: «موارد ذیل از شمول بیمه موضوع این قانون خارج است: ۱. خسارت ناشی از فرس ماژور از قبیل: جنگ، سیل، زلزله. ۲. ...». اما قانون ۱۳۸۷ش دامنه مسئولیت را بسیار گسترش داده است. از یک سو حوادث خودرو را هرگونه سانحه‌ای از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش‌سوزی یا انفجار وسیله نقلیه و نیز خسارتی که از محموله‌های آن وسایل به اشخاص وارد شود، ذکر کرده است (تبصره ۱ ماده ۵) و از سوی دیگر، مسئولیت کلیه دارندگان را در «حادثه خودرو» به‌صورت مسئولیت مطلق درآورده است.^۱ یعنی در ماده ۷ که جایگزین ماده ۴ قانون پیشین شده است و موارد خارج از شمول بیمه موضوع قانون را برمی‌شمارد، قوه قاهره در ردیف آن نیست. به این ترتیب، عمومیت بخشیدن به حوادث و مستثنان شدن قوه قاهره از آن، نشان می‌دهد که مسئولیت «کلیه دارندگان» و به تبع آن کل، مسئولیت شرکت‌های بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی مطلق است و اثبات اینکه حادثه خودرو بر اثر قوه قاهره رخ داده، آنان را از مسئولیت نمی‌رهاند.^۲ توجیه این مطلب تنها بر پایه «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» ممکن است. نظریه‌های دیگر ناتوان از تحلیل چرایی «مسئولیت مطلق» هستند.

۱. برای دیدن نظر مخالف که می‌گوید اگر حادثه خودرو در اثر قوه قاهره به‌وقوع پیوسته باشد، دارنده و به تبع او بیمه‌گر مسئول نیست و حذف قوه قاهره از موارد احصایی، یا به علت سهو قانون‌گذار بوده یا به سبب اینکه با ثبوت قوه قاهره، مسئولیت مدنی موضوعاً منتفی است، منابع زیر دیده شود: خدابخشی، پیشین، ص ۱۹۴-۱۹۷؛ ایزانلو، پیشین، ص ۳۹. و برای دیدن نظر بنابین که می‌گوید با وجود قوه قاهره، دارنده مسئول نیست و بیمه‌گر مسئول است، رجوع شود به: صفایی و رحیمی، پیشین، ص ۲۴۶-۲۴۸؛ و برای دیدن نظریه‌ای که بین عوامل درونی خودرو مانند ترکیدن لاستیک، و عوامل بیرونی تفاوت قائل شده، در صورت نخست، دارنده را مسئول و در صورت دوم، او را مسئول ندانسته است، رجوع شود به: بهرامی احمدی، پیشین، ص ۲۲۱-۲۲۳.

۲. البته شرط است که سانحه زیان‌بار عرفاً «حادثه خودرو» تلقی شود؛ هرچند در اثر قوه قاهره بوده باشد. بنابراین پرتاب شدن سنگ از زیر چرخ کامیون و برخورد آن با شیشه خودرویی که در پشت کامیون در حرکت است؛ ریزش کوه که موجب برخورد خودروهایی شود که در جاده در حرکت هستند؛ سقوط بهمین و پرت کردن خودروها به دره؛ و اموری از این قبیل،

نتیجه

هرچند نظر غالب این بوده که هر دارنده خودرو مسئول زیان‌های حاصل از خودروی خویش است، ولی به نظر می‌رسد حکم ماده ۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۴۷ش بر پایه سیاست توزیع زیان میان کلیه دارندگان خودرو وضع شده بود. در قانون ۱۳۸۷ش با برداشتن عبارت محوری مسئولیت‌زا از ماده ۱، بنیان نظر غالب سست شده است؛ به همین دلیل برخی از صاحب‌نظران در این باره به تردید افتاده‌اند. در این حال مبنای توزیع زیان نمود بهتری یافته است. اکنون این سخن دلنشین‌تر از گذشته است که کلیه دارندگان به «حیثیت جمعی» مسئول جبران زیان بوده و هستند. حکم به صورت عام مجموعی است نه استغراقی یا بدلی، «للمجموع بما هو مجموع» وضع گردیده، لذا به نظر می‌رسد که هیچ دارنده‌ای مسئول جبران همه زیان‌هایی که از خودرو خودش به اشخاص ثالث می‌رسد، نبوده و نیست؛ و همه دارندگان در حدود حق بیمه‌ای که باید بپردازند، مسئول جبران زیان همه اشخاص ثالث هستند. بیمه اجباری ابزاری برای تحقق این سیاست است و به وسیله آن سرمایه لازم گردآوری می‌شود، آنگاه بخشی از آن در اختیار صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قرار می‌گیرد، بخش دیگر بابت هزینه درمان آسیب‌دیدگان حوادث خودرو به مراکز درمانی داده می‌شود، و این هر سه (بیمه‌گران، صندوق، و مراکز درمانی) با هماهنگی، خسارت زیان‌دیدگان را جبران می‌کنند. بخشی از سرمایه هم برای به‌کارگیری در راستای بازدارندگی در اختیار پلیس گذاشته می‌شود. مجموع فعالیت دست‌اندرکاران را که سازمان‌یافته و خودگردان است می‌توان «سامانه مسئولیت مدنی جمعی» نامید. بر این مبنا سرمایه لازم برای جبران خسارت زیان‌دیدگان پیشاپیش فراهم شده است و نیازی نیست که دارنده خودرو بیش از حق بیمه، مسئول باشد. سامانه قابلیت آن را دارد که اشخاص دیگر مرتبط با خودرو را که منطبق مسئولیت مدنی جمعی اقتضا دارد در جبران خسارت حوادث خودرو مشارکت نمایند، در خود جای دهد. به سخن دیگر، با وادار کردن قانونی عرضه‌کنندگان خودرو، متصدیان حمل و نقل مسافر، و رانندگان بدون خودرو به بیمه اجباری مسئولیت مدنی، می‌توان بر منابع مالی سامانه افزود و آن را در راستای کاهش حوادث خودرو و حمایت قوی‌تر از زیان‌دیدگان به کار گرفت.

رافع مسئولیت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌ها نیست. اما اگر سانحه‌ای که در اثر قوه قاهره به وجود آمده، عرفاً «حادثه خودرو» شمرده نشود، مانند انفجار خودروی بمب‌گذاری شده و آسیب دیدن اشخاص و اموال بر اثر آن، موضوع از شمول قانون بیرون است و آن دو شخص مسئول جبران نیستند. هرگاه تردید وجود داشته باشد که سانحه ناشی از قوه قاهره، عرفاً حادثه خودرو است یا نه، موضوع حمل بر حادثه خودرو و شمول قانون و مسئول بودن بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌ها می‌شود، زیرا هدف قانون جبران زیان ناشی از همه حوادث خودرو است و استثنای آن از این اصل، نیازمند دلیل بین است.

منابع و مأخذ

الف) فارسی و عربی

۱. ایزانلو، محسن (۱۳۸۷). «نقد و تحلیل قانون اصلاح قانون بیمه اجباری». فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۴.
۲. بابایی، ایرج (۱۳۸۷). حقوق بیمه. چاپ هفتم، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
۳. بادینی، حسن (۱۳۸۴). فلسفه مسؤلیت مدنی. چاپ اول، تهران، شرکت سهامی انتشار.
۴. بهرامی احمدی، حمید (۱۳۸۸). مسؤلیت مدنی. چاپ اول، تهران، بنیاد حقوقی میزان.
۵. حسینی نژاد، حسینقلی (۱۳۷۷). مسؤلیت مدنی. چاپ اول، تهران، مجمع علمی و فرهنگی مجد.
۶. خدابخش، عبدالله (۱۳۸۸). بیمه و حقوق مسؤلیت مدنی. تهران، روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران.
۷. رادان جبلی، علی (۱۳۸۸). «مسؤلیت دارنده وسیله نقلیه موتوری پس از اصلاح قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷». خبرنامه وکلای دادگستری اصفهان، ۱۳۸۸، شماره ۳۳.
۸. ژوردن، پاتریس (۱۳۸۵). اصول مسؤلیت مدنی. ترجمه مجید ادیب، چاپ دوم، تهران، نشر میزان.
۹. صفایی، سیدحسین؛ رحیمی، حبیب الله (۱۳۸۹). مسؤلیت مدنی. چاپ اول، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علمی دانشگاه‌ها (سمت).
۱۰. قاسم‌زاده، سیدمرتضی (۱۳۸۷). مبانی مسؤلیت مدنی. چاپ پنجم، تهران، نشر میزان.
۱۱. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۶). الزام‌های خارج از قرارداد. جلد اول، چاپ هشتم، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۲. کاتوزیان، ناصر؛ جنیدی، لایا؛ غمامی، مجید (۱۳۸۰). مسؤلیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی. چاپ اول، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۳. لورراسا، میشل (۱۳۷۵). مسؤلیت مدنی. ترجمه محمد اشتری، چاپ اول، تهران، نشر حقوقدان.
۱۴. مظفر، محمدرضا، (بی تا). اصول الفقه. قم، مؤسسه مطبوعاتی اسماعیلیان.
۱۵. مکاتبات شورای نگهبان و مجلس شورای اسلامی در روند قانون اصلاح قانون بیمه اجباری... مصوب ۱۳۸۷.
۱۶. نظری، ایراندخت (۱۳۸۹). مسؤلیت مدنی مالک. چاپ اول، تهران، انتشارات جنگل.
۱۷. نوبخت، یوسف (۱۳۶۸). اندیشه‌های قضایی. چاپ چهارم، تهران، سازمان انتشارات کیهان.
۱۸. یزدانیان، علیرضا (۱۳۷۹). قلمرو مسؤلیت مدنی. چاپ اول، تهران، نشر و پخش آبلار.

ب) خارجی

1. Englard, Izhak (1993) *The Philosophy of Tort Law*, Darmouth Publishing Company Limited.
2. Markesinis, Basil & Deakin, Simon (2008) *Tort Law*, sixth edition, Oxford University Press.
3. Von Bar, Christian (2000) *The Common European Law of Torts*, Oxford University Press.
4. Walker, David M (1980) *The Oxford Companion to Law*, Clarendon Press, Oxford.